Plan de Transporte Regional 2001 para el área de la Bahía de San Francisco
Agosto de 2001

Borrador de vista de conjunto del RTP 2001

La **Comisión Metropolitana de Transporte** se complace en presentar este resumen del Borrador del Plan de Transporte Regional 2001 (RTP por sus siglas en inglés, de Regional Transportation Plan). Este documento de planificación a largo plazo propone un conjunto detallado de inversiones y estrategias para el mantenimiento, la gestión y la mejora de la red de transportes de superficie en los nueve condados del área de la Bahía de San Francisco.

La última vez que la **Comisión Metropolitana de Transporte** (MTC por sus siglas en inglés) actualizó el RTP fue en 1998. En ese entonces, los planificadores y pronosticadores de la agencia tuvieron que proyectarse 20 años hacia el futuro — a un nuevo siglo y a un nuevo milenio. Tres años más tarde, habiendo cruzado la antes tan atemorizante barrera del año 2000, es hora de dirigir nuestra mirada incluso más al futuro. Los reglamentos federales ahora requieren que los planes de transporte abarquen un horizonte temporal de un mínimo de 20 años. En este plan, hemos decidido orientarnos hasta el año 2025.

Nuevos rumbos

El plan toma en cuenta los cambios en el paisaje físico y financiero que han tenido lugar en los últimos tres años. En el ámbito de las nuevas instalaciones, la extensión del BART de Colma al Aeropuerto Internacional de San Francisco se está construyendo de acuerdo al plan y con una apertura programada en 2002; 9.5 millas de extensiones de ferrovías ligeras han sido inauguradas en el Condado de Santa Clara; Caltrans ha completado la reconstrucción del enorme empalme de la ruta Interestatal 680 con la ruta 24; y el sistema electrónico de recolección de peajes FasTrak ha sido instalado en los puentes del área de la Bahía, para mencionar solamente unos pocos logros. También hemos tenido buenas noticias en materia de financiamiento. En noviembre del año pasado, los votantes de los condados de Alameda y Santa Clara lograron reunir los dos tercios de votos necesarios para la extensión del medio centavo en sus impuestos sobre la venta que proveen $7.9 billones para nuevos proyectos y programas, mientras el Gobernador Gray Davis pudo exitosamente mover su Programa del Alivio de la Congestión del Tráfico hacia su aprobación, en el cual $1.7 billones del nuevo financiamiento se encuentran destinados al área de la Bahía.

Con unas 180 páginas, esta edición del RTP tiene casi el doble del tamaño de su predecesor, sin contar documentos tales como el informe de impacto ambiental, que agregan aún

más páginas al total. Este volumen adicional puede atribuirse parcialmente a la participación pública así como también a varias nuevas iniciativas. Por ejemplo, la gestión de sistemas y la justicia ambiental son dos nuevos ámbitos claves emergentes. El plan también delinea una Política de Expansión Regional del Transporte Público, que identificará cuáles de los proyectos de expansión de los servicios de ómnibus y ferroviarios deberán recibir la próxima serie de las prebendas federales "New Starts", o "Nuevos Comienzos". Por primera vez, la MTC está introduciendo la noción de la medida del desempeño que establecerá una pauta para nuestro progreso en el logro de los objetivos claves del RTP. Además hemos tratado de adoptar una modalidad de pensamiento más imaginativa, proponiendo analizar o poner a prueba una cantidad de conceptos experimentales, tales como la conversión del estacionamiento gratis a estacionamiento pago para incentivar al uso del transporte público, poblando los carriles de las autorrutas destinados a los vehículos con múltiples pasajeros con autobuses expreso y permitiéndoles a estos mismos autobuses circular en los arcenes de las autorrutas (ver "Soluciones más imaginativas"). Aunque muchas de estas innovaciones pueden iniciarse con un financiamiento mínimo, algunas otras podrían enfrentarse a la resistencia por parte del público, y requerirán un logro importante de consenso por parte de la MTC, de nuestros organismos asociados, y de los funcionarios electos a nivel estatal y local.

Momentos claves de la acción de contacto para el RTP

- La MTC inició el contacto referente al RTP con una reunión pública en febrero de 2001, a la que asistieron unas 200 personas.

- Se distribuyó un video de la reunión de inicio a 25 estaciones de TV de cable y se lo puso en el sitio Web de la MTC.

- En la primavera de 2001, la MTC patrocinó 29 talleres conjuntamente con organismos de gestión de la congestión y grupos comunitarios en vecindarios de ingresos reducidos así como con grupos de intereses especiales que representan a los comercios, las personas mayores, y otras categorías similares. En varias de las reuniones había intérpretes disponibles para traducir las presentaciones y los intercambios para los asistentes que no hablaban inglés. Se proporcionó financiamiento para siete de los talleres para ayudarles a las organizaciones comunitarias a hacer frente a los costos de la organización y publicidad de las reuniones. Un total de 700 personas asistieron, muchas de las cuales estaban interactuando por primera vez con la MTC.

- La MTC desarrolló una versión Internet de materiales de presentación visual para el contacto interactivo, llamada "El Desafío RTP." Unas 1.700 personas tomaron parte en la encuesta por Internet.

- Un consultor efectuó una encuesta telefónica aleatoria de 1.600 votantes registrados.

- Las conclusiones de la campaña de contacto se recopilaron en un informe que se puso en el sitio Web de la MTC, conjuntamente con resúmenes español y chino.

Cuando el público nos habla, prestamos atención

La edición 2001 del plan se ha estado desarrollando durante aproximadamente un año, y es el producto de un análisis coordinado entre el personal de la MTC y un equipo de consultores, un proceso analítico y deliberativo por parte de los organismos que se ocupan de la gestión de la congestión en los nueve condados, y una extensa acción de comunicación pública. La campaña de comunicación no ha tenido precedente en lo que se refiere a los esfuerzos de la MTC destinados a efectuar reuniones en las comunidades de bajos ingresos, a la gama de técnicas utilizadas (incluyendo la primera encuesta interactiva en Internet organizada por la MTC), y simplemente la cantidad de residentes que brindaron su participación activa de una manera u otra — más de 4.000 personas. (Para obtener más detalles acerca de la acción de comunicación pública, véase el próximo recuadro, y se ruega asimismo referirse al documento acompañante, el *Programa de Comunicación y Participación Pública (Public Outreach & Involvement Program), Informe Sumario de la Fase 1.*

Seis mensajes principales se cristalizaron en los talleres y en la encuesta en Internet. A continuación se refleja un corto análisis de cada uno de estos complejos realizando al mismo tiempo cómo responde el borrador del plan a las preocupaciones del público.

Primer mensaje —Debemos aprovechar más a fondo nuestros recursos de transporte existentes.

Después de gastar billones de dólares en carreteras y transportes públicos en el área de la Bahía, deberíamos aumentar al máximo el rendimiento de esta importante inversión por medio de una mejor gestión, mejor mantenimiento y una operación más eficiente del sistema existente. Las sugerencias específicas por parte del público incluían colmar los carriles de vehículos compartidos y autobuses no suficientemente utilizados, utilizar tecnologías de temporización de señales y otras para aliviar la congestión en las calles, mejorar el desempeño de los autobuses y trenes existentes y "rellenar los huecos" en el sistema existente de carriles para bicicletas.

Respuesta del RTP

Es cierto que necesitamos extraer un mayor rendimiento del sistema de transporte existente así como también mantenerlo en buena condición de funcionamiento. Casi dos tercios del presupuesto total del RTP están dedicados al mantenimiento y las operaciones del transporte público, y 14 % más al mantenimiento y

Soluciones más imaginativas

Entre los mensajes más claros y consistentes que recibimos del público se encontraba una exhortación a la búsqueda de nuevas soluciones innovativas para problemas de transporte persistentes. Con este ánimo, el RTP presenta una cantidad de posibilidades de investigación y experimentación para la MTC. A continuación indicaremos algunos de los puntos clave, agrupados según los objetivos centrales del RTP.

Movilidad

- Creación e implementación de carriles reversibles en las autorrutas para proporcionar capacidad adicional en las horas pico
- Cobro de peaje por el uso de los carriles de vehículos compartidos por parte de vehículos con un solo pasajero
- Aumento de los peajes de los puentes durante las horas pico (tarifas de congestión)
- Permiso de circulación para los autobuses expreso sobre los arcenes de las autorrutas

Seguridad

- Implementación de equipos especiales de gestión de incidentes para manejar los accidentes de grandes camiones.

las operaciones viales. Del nuevo financiamiento discrecional, el RTP aparta medio billón de dólares para mantener los programas de gestión de sistemas y de servicio al cliente. La gestión de sistemas es una misión continua de la MTC y requiere una cooperación extraordinaria entre todos los organismos de transporte, que la MTC trata de facilitar. Una cantidad de estos programas se describen más adelante.

Mensaje 2 — Estamos teniendo unos problemas tremendos con el movimiento de personas y de cargas, causados tanto por la congestión del tráfico como por el servicio inadecuado de transporte público — y lo que nos preocupa es que las cosas se están poniendo peor y no mejor.

Las personas consultadas expresaron un sentido de extrema urgencia en relación a los serios impactos sobre sus vidas, sus negocios y la calidad de vida en el área de la Bahía como resultado de la congestión del tráfico, de un sistema de transporte público inadecuado y otros problemas de transporte. Una conclusión principal en muchos de los talleres fue que nuestros problemas de transporte en el área de la Bahía parecen estar empeorándose en vez de mejorarse. En respuesta a esta crisis, los participantes de los talleres manifestaron su apoyo a nuevos mecanismos de financiamiento del transporte. Propusieron que los planificadores utilicen programas de ensayo para evaluar enfoques nuevos y singulares. También pidieron un liderazgo más fuerte por parte de la MTC y otros organismos de transporte para proporcionar la visión y la dirección desesperadamente necesarias en la región.

Respuesta del RTP

La gente quiere soluciones más rápidas, y que no cuesten una fortuna. El RTP identifica una cantidad de sectores en los que la innovación podría ser útil, incluyendo el uso de carriles reversibles para agregar capacidad en la dirección de pico, la utilización de los arcenes de las autorrutas para permitirles a los autobuses circundar los embotellamientos, y agregando nuevos autobuses expresos en las autorrutas así como también autobuses expresos "locales" en las arterias de mayor importancia. También es hora de pensar acerca de ponerle un precio a la congestión estableciendo los peajes para los puentes en función de la hora para ayudar a diseminar la concentración del tráfico (véase la columna "Soluciones mas imaginativas").

Equidad

- Inauguración de un programa piloto para pases subvencionados de transporte público para estudiantes de escasos ingresos
- Establecimiento de una Red Esencial de Transporte público (Lifeline Transit Network) para asegurar opciones de transporte en las zonas de bajos ingresos

Medio ambiente

- Iniciativas para la conversión de estacionamientos gratis a estacionamientos pagos
- Implementación de los límites de velocidad en días de alta concentración de ozono
- Mejora del programa Smog Check (en el cual los vehículos deben pasar un análisis de emisiones a intervalos regulares

Vitalidad económica

- Obtención de pasajes y registro de pasajeros a distancia en terminales separadas del aeropuerto
- Lugares más convenientes para recoger pasajeros en los aeropuertos

Vitalidad en la comunidad

- Consolidar fondos de distintos organismos para incrementar los incentivos al desarrollo orientado hacia el transporte público

Mensaje 3 — Tomaríamos los transportes públicos más a menudo si se removieran algunos de los obstáculos claves.

Una cantidad de los participantes en los talleres indicaron que usarían el transporte público más a menudo si los organismos de transporte eliminaran algunas de las barreras claves que desaniman de su uso, tales como conexiones inadecuadas entre el sistema de transporte público local y las estaciones de ferrocarril, demasiados tipos de pasajes y pases, y las preocupaciones relacionadas a la seguridad personal.

Respuesta del RTP

El RTP contribuye en gran medida a hacer del transporte público una alternativa más atractiva para los viajes en automóvil. El pasaje de transporte público universal "smart card", o "tarjeta inteligente" de TransLink® les permitirá a los pasajeros un acceso simple a todos los servicios de autobús, ferrocarril y ferry. El nuevo programa de autobuses expreso resultará en importantes economías de tiempo de viaje para el tráfico de lanzadera. El servicio regional telefónico de información para viajeros TravInfo® (817-1717, que pronto pasará al simple 511), la página Web de informaciones sobre el transporte público en el área de la Bahía y el planificador de viajes en línea TakeTransit^{sm} ya están facilitando el acceso a mapas, horarios, costo de los pasajes e itinerarios del transporte público. Entretanto, un generoso financiamiento de los costos operativos del transporte público significa que habrá fondos disponibles para mejores sistemas de seguridad y personal policial.

Mensaje 4 — El transporte público es de importancia vital para las personas de ingresos reducidos, pero toma demasiado tiempo.

Para las personas que dependen del transporte público y arreglos paralelos para ir al trabajo, a la escuela y para acceder servicios médicos, el transporte público no es una cuestión de elección sino una parte esencial de sus vidas cotidianas. El problema principal para las personas que dependen del transporte público resultó ser que los viajes en transporte público toman demasiado tiempo, a veces entre dos y cinco veces más que en coche. Los participantes también resaltaron el servicio poco frecuente o incluso inexistente en algunas zonas, la falta de servicios nocturnos y en fines de semana, y el alto costo del transporte público. Algunas de las sugerencias específicas incluyeron una aceleración del servicio de autobuses por medio de la expansión de los carriles reservados a los autobuses en calles y autorrutas, la expansión del servicio ferroviario y de trenes ligeros, la provisión de más enlaces directos a los puntos de destino más

Transporte público esencial

El "Blueprint for the 21st Century" demanda el desarrollo de una red de transporte público a nivel esencial o "Lifeline Transit Network" para los residentes de ingresos reducidos que no pueden permitirse poseer y operar un coche, mucho menos los dos vehículos que muchas familias de clase media consideran esenciales para ir al trabajo, llevar sus niños a la escuela o a la guardería, correr a citas médicas, y hacer sus compras en el supermercado.

El programa se basaría en el Programa de Transporte Flexible para Personas de Bajos Ingresos de la MTC, o Low-Income Flexible Transportation Program, cuya sigla de "LIFT" captura su intención, es decir de darles un refuerzo a las personas que están ingresando al mercado laboral, y en especial a las personas que estén efectuando la transición de la nómina de seguridad social a la salarial. Entre la docena de proyectos a los que beneficia la primera ronda de prebendas LIFT anunciada a fines del 2000 se encuentran servicios de minibús que transportan niños entre la escuela y la guardería o a programas que tienen lugar después de la escuela mientras sus padres están en el trabajo, y servicios extendidos "trasnochadores" para permitirles a los trabajadores de turnos

importantes tales como los centros médicos de mayor envergadura, la continuación del servicio de transporte público durante más horas de noche y en los fines de semana, y el subsidio del costo de los pasajes de transporte público para las personas de ingresos reducidos.

Respuesta del RTP

La MTC está atacando estos problemas en una cantidad de frentes. Para las personas que están tratando de efectuar la transición del seguro social al trabajo, la MTC ha desarrollado un Plan Regional Welfare to Work en el que se prevé la reducción o la eliminación de las barreras y lagunas en el transporte que les dificultan a las personas de ingresos reducidos el obtener o mantener empleos y el acceso a otros servicios básicos. La obtención de nuevos fondos operativos para continuar con los recientemente inaugurados servicios LIFT (por sus siglas en inglés de Low-Income Flexible Transportation, transporte flexible para personas de ingresos reducidos) será uno de nuestros objetivos claves. A largo plazo, la MTC contempla la creación de una red de transportes públicos de servicios esenciales o Lifeline Transit Network que operará tarde a la noche y eliminará los vacíos claves que existen entre las localidades de ingresos reducidos y los comercios, los servicios médicos y educativos y los centros gubernamentales (véase la columna "Transporte público esencial"). Ya se está elaborando un programa piloto para el subsidio de pases de transporte público para estudiantes de bajos ingresos como parte de un estudio de mayor envergadura de Precios Razonables en el Transporte Público.

Mensaje 5 — No pueden separarse el uso de las tierras y el transporte.

Los participantes de los talleres y de la encuesta en Internet enfáticamente declararon que no pueden separarse el uso de las tierras y el transporte. Los servicios de transporte deben coordinarse con el planeamiento del uso de las tierras si queremos evitar más congestión, una reducción de la movilidad y de la calidad de vida. Los organismos de transporte no pueden, por sí mismos, arreglar nuestros problemas de transporte. El ocuparse de la crisis de la vivienda en el área de la Bahía es esencial para la solución a largo plazo de nuestros problemas de transporte. Algunas de las sugerencias específicas incluyeron la construcción de más viviendas de precio razonable en el área central de la Bahía; el desarrollo de parcerías mucho más poderosas entre los organismos gubernamentales responsables del uso de tierras y aquéllas a cargo de la planificación del transporte; la construcción o reconstrucción de comunidades alrededor del transporte público, nocturnos transitar entre sus trabajos y sus hogares.

La Red de Transporte Público Esencial replicaría estos esfuerzos en toda la región. Como primer paso, la MTC se encuentra en el proceso de analizar las lagunas en los servicios de transporte público – tanto aquéllas en el espacio, es decir las zonas en las cuales falta el servicio de autobús y de tren, y las temporales, es decir las horas del día cuando el servicio es inadecuado. Al mismo tiempo, la MTC está efectuando un estudio de precios razonables para el transporte público que está explorando la posibilidad de brindarles pases de transporte público gratuitos o con descuentos a los viajeros de ingresos reducidos, y en particular a las personas jóvenes que se enfrentan con el desafío de llegar a un colegio que a menudo queda a muchas millas de distancia.

el desplazamiento a pie y en bicicleta; y la provisión de incentivos a las ciudades y los constructores de viviendas para aumentar la oferta de la vivienda cerca de los servicios de transporte público.

Respuesta del RTP

Al dedicar el 80 por ciento de los fondos disponibles al mantenimiento y la explotación de la red existente de transportes, el RTP 2001 reconoce que la primera y mejor defensa contra la expansión urbana es la inversión en el núcleo urbano. Además, la MTC ha abordado una cantidad de iniciativas para coordinar las decisiones relativas al transporte y al uso de las tierras (véase la columna al costado). El RTP propone aumentar al triple el financiamiento del exitoso programa Transportation for Livable Communities (transporte para comunidades hechas para vivir) que financia pequeñas mejoras del transporte tales como senderos para peatones o ciclistas, plazas de transporte público y mejora paisajista de las calles, y el Housing Incentive Program o programa de incentivos a la vivienda, que promueva la construcción de viviendas de alta densidad cerca de los centros de transporte público. La MTC buscará diligentemente soluciones para el crecimiento a largo plazo dentro del marco de la iniciativa regional de crecimiento inteligente que está siendo desarrollada por cinco organismos regionales. Se anticipa que los resultados de ese proyecto influenciarán al RTP 2004.

Mensaje 6 — No comprendemos quién es responsable.

Los complicados procesos decisionales a menudo confundieron y a veces enojaron a los participantes en los talleres. En la mayoría de los casos no tenían familiaridad con los organismos indicados. Al averiguar cuántas entidades se encuentran involucradas muchos tenían dificultad en comprender quién estaba a cargo de mejorar el sistema de transportes, quién toma las decisiones, y a quién los ciudadanos locales deberían estar persuadiendo o presionando. La frustración aumentó debido a la percepción de que los organismos tienden a "pasarse el problema la unas a las otras." Algunas de las sugerencias específicas incluyeron la consolidación de los organismos de planificación y de la planificación propiamente dicha, de los proveedores de transporte público, y la definición de una autoridad mucho más clara para cada organismo de transporte. Los participantes también pidieron un mayor liderazgo regional por parte de la MTC.

Respuesta del RTP

El RTP avanza una cantidad de iniciativas para entretejer los diversos y geográficamente desperdigados servicios de transporte público de la región en una red coherente. La tarjeta de pasaje

Nutriendo un crecimiento inteligente

La MTC inauguró el programa "Transportation for Livable Communities" (TLC) en 1998, nutriéndolo con una financiación flexible que fluye a la región a partir de la legislación federal TEA 21. Al principio, el programa proporcionaba planificación y prebendas capitales para proyectos de transporte de pequeña cuantía que aumentan la vitalidad de la comunidad, incluyendo senderos para bicicletas y peatones, paisajes viales, plazas en la cercanía de los centros de transportes públicos, y otros similares. En el año 2000, la MTC agregó una nueva categoría a su cartera de programas de prebendas para el crecimiento inteligente, el Programa de Incentivos a la Vivienda, o Housing Incentive Program (abreviado HIP). El HIP recompensa a las ciudades que fomentan la vivienda compacta con fácil acceso a los servicios de transporte público. Las prebendas se correlacionan a la densidad de los proyectos – cuantas más unidades por acre, tanto mayor el monto de la prebenda. Las unidades de precio razonable reciben una puntuación adicional. En una especie de círculo virtuoso, los lineamientos de HIP requieren que las ciudades utilicen las prebendas de incentivo para financiar más proyectos de tipo TLC.

universal TransLink® es un excelente ejemplo, así como la línea de información en tiempo real para viajeros TravInfo®, que se conecta con unos veinticinco centros de información de transportes públicos. En términos de liderazgo regional, la MTC ha tomado la iniciativa al inaugurar la política de expansión del transporte público regional o Regional Transit Expansion Policy, que será clave en la obtención del muy deseado financiamiento federal "New Starts". Esta será la segunda vez que la MTC ha entrado en la lidia: en 1988 el organismo medió un acuerdo regional memorable que resultó en extensiones de BART a Dublin/Pleasanton, Pittsburg/Bay Point y el aeropuerto internacional de San Francisco, así como un nuevo sistema ferroviario ligero en San Francisco y Silicon Valley. Sin embargo, es indiscutible que el ámbito del transporte en el área de la Bahía arena es complejo ya que involucra a muchos organismos y actores. Esto es, en parte, un reflejo del interés público, igualmente poderoso, en retener control local sobre las decisiones que afectan a cada comunidad.

El Borrador del RTP triplicaría los fondos para las TLC a $27 millones por año. De esta cantidad, la MTC asignaría $18 millones a nivel regional. Los $9 millones anuales restantes serían asignados por los organismos de gestión de la congestión del condado a proyectos definidos a nivel local que responden al perfil de las TLC.

Una guía al presupuesto

Bajo los lineamientos contenidos en dos memorables leyes federales -- la 1998 Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA 21) (Equidad en el Transporte para el Siglo 21), y su estatuto predecesor, la 1991 Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) (Eficiencia en el Transporte Intermodal de Superficie) – los planes de transporte deben basarse en el presupuesto. Esta disposición está ligada a las preocupaciones relativas a la calidad del aire. Las organizaciones planificadoras ya no pueden jactarse de carreteras o de proyectos de transporte público que puedan encontrarse planificados y tener algún potencial de limpieza del aire, pero que no tienen ni la menor posibilidad de realización a causa de una insuficiencia de fondos.

Entonces, ¿cuánto es el presupuesto del RTP 2001? Después de considerar los flujos de ingresos de las fuentes locales, regionales, estatales y federales, incluyendo los peajes de puentes, los pasajes de transporte público, los impuestos estatales y federales sobre la gasolina, los impuestos a la propiedad y los impuestos a la venta, el personal de planificación de la MTC determinó que $82 billones en ingresos de transporte correrán al área de la Bahía durante los 25 próximos años (ver el gráfico de tarta: Proyección de ingresos sobre 25 años). Sin embargo, la mayor parte de estos fondos, o $74 billones (totalizando el 90 por ciento), ya se ha adjudicado, dado que forma parte de asignaciones estatutarias, medidas votadas o iniciativas recientes relativas al programa de la MTC. La mayoría de estos fondos ya comprometidos están destinados a la explotación y al mantenimiento de la red vial y del sistema de transporte público ya existentes en la región, o a proyectos de expansión ferroviaria y de autobuses aprobados por los votantes locales. Se incluye en este cálculo el costo del mantenimiento y la rehabilitación de las 19.600 millas de calles y carreteras locales, y los costos de la explotación cotidiana de la red extensamente esparcida de transportes públicos de la región, que comprende 9.860 millas de rutas, incluyendo unas 400 millas de transporte público ferroviario.

Después de apartar los $74 billones para los proyectos ya comprometidos, a los planificadores les quedaban $7,7 billones en fondos discrecionales que podían asignarse a la prioridad del Track 1 – el núcleo de la estrategia de inversión del RTP 2001. Examinaremos en pocos momentos cómo el borrador del RTP propone distribuir ese fondo discrecional; pero primero debemos ocuparnos de un punto que se menciona a menudo en los foros públicos. Existe una percepción por parte de algunos críticos de que

la región de algún modo está favoreciendo el transporte por automóvil, e invirtiendo menos de lo necesario en el transporte público. Sin embargo, cuando se considera el plan de gastos del RTP en su totalidad, es decir tanto los gastos comprometidos como los discrecionales del Track 1, la crítica no podría ser menos cierta. Todo un 44 por ciento se encuentra apartado para los costos operativos del transporte público (una categoría que incluye los salarios de los conductores, el costo del carburante, y el mantenimiento regular de los vehículos); un 19 por ciento para la rehabilitación / el reemplazo de los vehículos, los rieles y otras instalaciones del transporte público; y el 17 por ciento para expansión del transporte público. En total, un impresionante 80 por ciento de los $82 billones en financiamiento del transporte que entrarán en la región a través de los próximos 25 años se encuentra apartado para el transporte público, en comparación con el 20 por ciento para las necesidades viales (véase el gráfico de tarta: Proyección de Gastos en los próximos 25 años).

Prioridades locales vs. regionales – un delicado equilibrio

Como otros planes anteriores, el RTP trata de encontrar un equilibrio entre las prioridades de proyectos iniciados por los condados (a menudo respaldados por los votantes locales) y la necesidad de gestionar y mantener los diversos elementos de la red de transporte del área de la Bahía como sistema único y regional. Aproximadamente la mitad de los fondos del Track 1 de $7,7 billones en ingresos discrecionales ha sido apartada para proyectos viales y de transporte público recomendados por los organismos de gestión de la congestión de cada condado. Estas prioridades están desarrolladas a medida para las preferencias y circunstancias locales, tales como las pautas predominantes de desarrollo y los estilos de vida de cada comunidad.

La otra mitad de los fondos de Track 1 está reservada para programas y servicios regionales recomendados por la MTC. Una prioridad en los gastos es la de remediar el déficit en la rehabilitación del sistema de transporte público a través de los próximos 25 años (reemplazo de vehículos desgastados, etc.). Los fondos restantes en el fondo regional Track 1 están apartados para la rehabilitación de las carreteras de importancia regional, y programas que incrementan la eficiencia de la red de transporte o que mejoran el acceso a la misma, y que fomentan el crecimiento inteligente.

Los programas regionales del RTP incluyen lo siguiente:

- **Transportation for Livable Communities (TLC)/Housing Incentive Program (HIP)**

El programa TLC proporciona planeamiento y prebendas capitales para proyectos pequeños de transporte que realzan la vitalidad de la comunicad. Las prebendas HIP suplementan las de TLC animando a la construcción de viviendas de alta densidad adyacentes a centros de transporte público.

- **Tarjeta inteligente de transporte público TransLink®**

Financia la implementación regional de una tarjeta de pasaje universal que puede usarse como pasaporte en cualquiera de los sistemas de autobús, tren o ferry de la región. Involucra la instalación de nuevos equipos de lectura de precios de pasaje en centenares de vehículos y en docenas de estaciones ferroviarias. (Un programa de ensayo comenzará en el otoño de 2001.)

- **Freeway Service Patrol (FSP, Patrulla de Servicio en Autorruta) y red de teléfonos de emergencia**

El parque de 74 camiones de la FSP actualmente patrulla 400

Ejemplos de proyectos locales en el RTP

A continuación se enumeran algunos de los proyectos claves viales, de transporte público y de carga recomendados por los organismos de gestión de la congestión del condado:

Condado de Alameda
- BART a Warm Springs*
- Conector entre BART y el aeropuerto internacional de Oakland *
- Transporte público rápido por autobús (Berkeley, Oakland, San Leandro)*
- Carriles para vehículos compartidos en el Sunol Grade de la I-680

Condado de Contra Costa
- Mejoras a la Ruta 4
- Cuarto túnel para el complejo Caldecott
- Estación de transferencia intermodal en Richmond

Condado de Marin
- Carriles para vehículos compartidos en la U.S. 101: eliminación del hiato en San Rafael
- Mejoras en el servicio local de autobuses
- Mejoras en el empalme entre la I-580 y la U.S. 101

Condado de Napa
- Empalme entre la Ruta 29 y Trancas Road
- Mejoras a la intersección de las rutas 12/29/221

millas de autorrutas y carreteras expreso, asistiendo a los automovilistas en dificultades gratuitamente y también despejando accidentes y cascajos u otras obstrucciones. Además, unos 3.500 teléfonos de emergencia proporcionan un enlace con la California Highway Patrol y otros servicios de emergencia.

- **El sistema de información al viajero TravInfo® y otros programas de gestión del tráfico**

Continúa expandiendo y mejorando una línea de informaciones actualizada (817-1717, que puede marcarse gratuitamente a partir de cualquier indicativo del área de la Bahía) que proporciona informaciones en tiempo real acerca de la congestión del tráfico así como enlaces con centros de información de transportes públicos; también actualiza la infraestructura para la recopilación de datos acerca de las condiciones en las autorrutas.

- **Gestión de pavimentos y programas de asistencia técnica de ingeniería del tráfico**

Subvenciona las iniciativas de la MTC en la asistencia a ciudades y condados para la evaluación de la condición de los pavimentos y en la prescripción de tratamientos efectivos, y también otro programa de asistencia técnica que ayuda a las ciudades y condados a sincronizar y modernizar las señales, especialmente a lo largo de las rutas que cruzan las líneas jurisdiccionales.

- **Programas Rideshare**

Subvenciona la coordinación de los servicios de utilización conjunta de automóviles privados y minibuses así como los servicios de lanzadera organizados por los empleadores en el área entera de la Bahía.

- **Programas regionales de información y comercialización del transporte público**

Subvenciona un conjunto de programas patrocinados por la MTC con el propósito de fomentar el uso de los transportes públicos, incluyendo el sitio Web de información sobre el transporte público, (www.transitinfo.org), que brinda informaciones sobre las rutas y los horarios de unos sesenta operadores de autobuses, trenes y ferrys en el área de la Bahía y regiones adyacentes; el planificador de viajes TakeTransitSM Trip Planner, basado en Internet, que genera instantáneamente itinerarios detallados de transporte público; y campañas de mercadeo para publicitar los servicios regionales de transporte público.

Condado de San Francisco
- Extensión del ferrocarril ligero de Third Street a Chinatown (Central Subway)*
- Reemplazo del Doyle Drive (ambiental / diseño)
- Programa de transporte público por autobuses rápidos

Condado de San Mateo
- Separaciones en los declives de Caltrain
- Carriles auxiliares en la U.S. 101 y modificaciones en los empalmes

Condado de Santa Clara
- BART a San Jose*
- Extensiones a los ferrocarriles ligeros: Tasman, East Valley, Capitol, Vasona
- Conexión por ferrocarril ligero al aeropuerto internacional de San Jose
- Carriles para vehículos compartidos en la I-880 desde la Ruta 237 a la línea demarcatoria del Condado de Alameda
- Carriles para vehículos compartidos en la U.S. 101 desde el sur de San Jose a Morgan Hill

Condado de Solano
- Mejoras al empalme entre las I-80/I-680/Ruta 12
- Jepson Parkway
- Nuevos segmentos de carriles para vehículos compartidos en la I-80, entre Fairfield y Dixon

Condado de Sonoma
- Mejoras de empalme y de carriles para vehículos compartidos en la U.S. 101, Windsor a Petaluma
- Mejoras en las vías Northwestern Pacific y otras actualizaciones

Gestión de sistemas – un tema compartido

Buena parte dc los programas regionales de la MTC que están recibiendo financiamiento bajo el Track 1 forman parte de la categoría de "gestión de sistemas", una esfera que la MTC está proponiendo con gran urgencia en este RTP. De hecho, los programas de gestión de sistemas de la MTC representan el 7 por ciento de los fondos Track 1. La idea de la gestión de sistemas comenzó a tomar forma a principios de la década de los 90, cuando resultó evidente que las regiones metropolitanas ya no podían darse el lujo de construirse una vía de escape de los problemas de congestión de tráfico ni en términos de los costos monetarios ni de los impactos sobre la comunidad.

Las técnicas de gestión de sistemas tienen el propósito de reforzar la eficiencia de la red de transportes al mismo tiempo que mejoran el acceso de los viajeros a los servicios de transporte. También tienen la misión de evitar trabajos de rehabilitación caros y de gran envergadura al asegurar el mantenimiento cotidiano de los sistemas.

La Freeway Service Patrol (FSP) es un excelente ejemplo de la gestión de sistemas en la práctica. Los camiones blancos de guinche circulan a lo largo de las autorrutas congestionadas durante las horas de lanzadera, brindando ayuda a los automovilistas en dificultades y retirando desechos. Como el 50 por ciento de la congestión en las autorrutas se debe a calados, accidentes y otros incidentes, es fácil entender cómo (y esto lo confirma un reciente estudio) cada dólar que se invierte en la FSP tiene un rendimiento de $12 en beneficios de alivio de la congestión.

Transbay / Multicondado

- Carriles para vehículos compartidos en la U.S. 101 en los "Novato Narrows" ("estrechos de Novato") entre Novato y Petaluma
- Servicio de ferrocarril en el Puente Dumbarton *
- Ensanchamiento de la Ruta 12 (Napa, Solano)
- Mejoras al Capitol Corridor, y al ferrocarril interurbano ACE *
- Electrificación de Caltrain y mejoras en los rieles (Santa Clara,
- San Mateo, San Francisco)*

* Propuesta de proyecto de expansión de política de transporte público regional (a determinarse)

Un plan, dos niveles

Al mismo tiempo que se especifica cómo la MTC piensa gastar los $7.7 billones de financiamiento de transporte no comprometidos y que probablemente entrarán en la región surgiendo de las fuentes locales, regionales, estatales y federales existentes entre el presente y el 2025, el RTP presenta un segundo nivel de proyectos que se categorizan bajo la rúbrica del plan maestro del transporte del área de la Bahía, o Transportation Blueprint for the 21st Century.

El Blueprint comenzó a tomar forma en 1999, cuando la MTC emprendió una ambiciosa iniciativa de planificación para trascender los límites actuales de la financiación e identificar la gama completa de proyectos y programas necesarios para brindar movilidad al área de la Bahía en el nuevo milenio.

Comprendiendo unos $33 billones de desembolsos, el Blueprint propone, primero, proveer fondos para los déficits de financiamiento de infraestructura y servicios básicos. Al mismo tiempo, el Blueprint incluye una cantidad de proyectos viales y de transporte público de gran envergadura que crearían una expansión significativa de la capacidad de transporte de personas de la red y que ayudarían a manejar el incremento masivo de un 30 por ciento en desplazamientos que se anticipa a través de las dos décadas y algo más por venir.

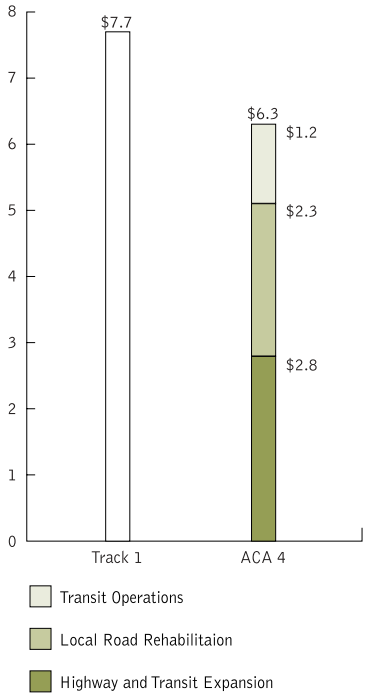
El Blueprint ya ha tenido un éxito considerable, ayudando al área de la Bahía a merecer $1.7 billones en el programa de alivio de la congestión del tráfico (Traffic Congestion Relief Program) en 2000. El Blueprint pone al área de la Bahía en una posición que le permitirá sacar plena ventaja de todo nuevo recurso que pudiera hacerse disponible de un nuevo mecanismo de financiamiento de envergadura, ya sea al nivel federal, estatal o local.

ACA 4: La nueva frontera

Al presentar dos niveles de proyectos y programas — Track 1, o sea aquéllos que pueden financiarse con los ingresos existentes, y el Blueprint, de mucho mayor alcance, el RTP se pregunta "¿Y si ...?"

- ¿Y si pudiéramos restaurar nuestra red de carreteras, autobuses, trenes, ferrys y vehículos compartidos a una condición flamante?
- ¿Y si procediéramos de tales cuestiones básicas a obviar los lapsos en la red de autobuses, trenes y carriles para vehículos compartidos de la región?

ACA 4 – Usos posibles
(Billones de dólares2001)



A través de los 25 años de vida del RTP, las fuentes actualmente disponibles de ingresos de transporte generarán $7,7 billones en fondos discrecionales para proyectos y programas del área de la Bahía. La extensión del impuesto sobre la venta de gasolina (como lo propone ACA 4, que se incluirá en la boleta electoral estatal en 2002) casi duplicaría ese monto agregando $6,3 billones a la cantidad disponible.

- ¿Y si tomáramos un paso más y expandiéramos el sistema estratégicamente para que pueda guardar paso con el crecimiento de la región?

- ¿Y si pudiéramos inspirar a los legisladores, al gobierno en Sacramento y a los votantes locales para poner las manos, colectivamente, en nuestros bolsillos un poquito más para poder hacer frente cabalmente a los urgentes problemas de transporte del área de la Bahía?

Incluso en el momento en que el personal y los comisarios de la MTC se preparaban a publicar el borrador del RTP, esta serie de preguntas se hizo considerablemente más tangible cuando la Legislatura actuó para colocar una medida importante de financiamiento de los transportes en la papeleta estatal ya para la primavera de 2002. Bajo la Enmienda Constitucional 4 de la Asamblea (Assembly Constitutional Amendment 4 - Dutra), se les pedirá a los votantes que hagan permanente un mecanismo temporal de financiamiento que dedica en su totalidad el impuesto estatal a la venta existente sobre la gasolina a los propósitos de transporte. Este impuesto a la venta proporciona un flujo continuo de fondos para una parte vital de la infraestructura estatal. Para el área de la Bahía, esta extensión generaría una cantidad impresionante de $6,3 billones en nuevos ingresos para el transporte a lo largo de los próximos 25 años, lo que casi duplicaría los fondos de los recursos para el transporte no comprometidos. (Véase la columna al costado.)

La infusión de dineros provenientes del impuesto a la venta de la gasolina sería suficiente para rellenar casi todos los pozos que quedan en la región, para restaurar todos los sistemas de transporte público a su condición original, para modernizar las tecnologías y los equipos anticuados y para comenzar a implementar una red de transportes públicos de servicios esenciales o “Lifeline Transit Network” que responderá a las necesidades de las personas de ingresos reducidos e incluso con más dinero disponible para mejorar y expandir el parque de autobuses expresos y extender la red ferroviaria en varias direcciones. Si la medida pasa con la mayoría simple que requiere, los conductores no gastarán ni un centavo más allá de los impuestos que ya están pagando. En efecto, los viajeros ganarán la seguridad de que existirá una relación directa entre lo que pagan en la estación de servicio y los beneficios que reciben.

Mientras la extensión del impuesto a la venta sobre la gasolina ha generado un entusiasmo considerable en el ámbito del transporte, no es la única fuente de financiamiento para el Blueprint

for the 21st Century. Es probable que los condados de Contra Costa, San Mateo y San Francisco tratarán de obtener extensiones de sus impuestos a la venta especiales de medio centavo para el transporte (todos los cuales cesarán entre ahora y el 2010). Si la experiencia de los condados de Santa Clara y Alameda sirve de precedente (ambos condados aprobaron extensiones de sus impuestos a la venta para el transporte en el año 2000 con más de los dos tercios del voto total requerido) entonces el éxito está al alcance de la mano. También es posible que el grupo de los así llamados condados "de autoayuda" finalmente incluirán cuatro condados adicionales del área de la Bahía que todavía no han aprobado un impuesto de ventas para el transporte, es decir: Marin, Napa, Solano y Sonoma. Y mientras el aumento en los precios de la gasolina ha hecho un impuesto regional a la gasolina imposible por el momento, la MTC continúa su compromiso con la evaluación del apoyo de los votantes para esta idea para cuando tenga lugar una mejora en el clima político y económico.

Trabajos en vías de realización

El borrador del RTP 2001 es justamente eso – un borrador preparado bajo estrictos lineamientos federales. A la fecha se está realizando una cantidad de esfuerzos paralelos para definir más exactamente ciertos componentes específicos para mejorar la red de transportes de la región. Varias de estas iniciativas están programadas para completarse cuando se adopte el RTP en noviembre de 2001, y de hecho serán incorporadas en el plan como enmiendas en ese momento.

Política de expansión del transporte público regional

Con la apertura de la extensión de BART al aeropuerto internacional de San Francisco, anticipada para el año que viene, dos extensiones de BART en la Bahía Este ya produciendo ingresos y la segunda mitad de la línea ferroviaria ligera Tasman ya en construcción en el condado de Santa Clara, la comunidad de los transportes y los legisladores del área de la Bahía se están preguntando, "Y ahora, ¿qué?"

Para responder a esta pregunta, la MTC ha adoptado una política de expansión del transporte público regional y está desarrollando una serie de proyectos bajo su propia gestión. La nueva iniciativa toma el lugar de la Resolución 1876, el Acuerdo Regional de Ferrocarriles forjado por la MTC en 1988. Ese pacto previo le permitió al área de la Bahía expresarse al unísono en Washington y obtener $930 millones de los altamente competitivos fondos federales "New Starts". El paquete de financiamiento de 1988 hizo posible la línea de BART a SFO así como las extensiones de BART a Dublin/Pleasanton y Pittsburg/Bay Point en la Bahía Este, ambas completadas en los últimos años de la década de los 90. En total, el acuerdo de la MTC de 1988 expandió la red ferroviaria regional en unas 40 millas.

Mientras la Resolución 1876 trataba exclusivamente del ferrocarril, su sucesora expande el marco del ejercicio de consenso regional para incluir también los transportes públicos por autobús expreso/rápido. Tal como lo contempla la MTC, un parque de autobuses de larga distancia podría obviar los lapsos en la red de transportes públicos de la región y aligerar un poco las autorrutas más congestionadas y al mismo tiempo aprovechar la red de carriles de lanzadera de la región. La primera onda de unos 100 autobuses ya se encuentra financiada, y se espera que empezarán a circular en el área de la Bahía en 2002.

Determinación de las prioridades de trenes y autobuses regionales

Los candidatos claves propuestos para ser considerados bajo la política de expansión del transporte público regional incluyen:

- Extensiones de BART: Fremont a Warm Springs y Warm Springs a San Jose
- Conector entre BART y el aeropuerto internacional de Oakland
- eBART y tBART extenderían el alcance de BART en la zona Tri-Valley y al Delta utilizando trenes diesel a lo largo de las vías de carga existentes
- Actualizaciones a Caltrain: servicio expreso; extensión al centro de San Francisco; electrificación
- Servicio ferroviario del Dumbarton
- Subterráneo central de Muni en San Francisco (a Chinatown)
- Expansión del servicio ferroviario interurbano ACE y Capitols
- Autobuses rápidos de AC Transit (Berkeley/ Oakland/San Leandro)
- Otra expansión de autobuses regionales expresos

Una cantidad de proyectos candidatos se han incluido o bien en el nivel de Track 1 o en el nivel del Blueprint del borrador del RTP 2001 a base contingente, a la espera de los resultados de las deliberaciones en las semanas anteriores a la adopción del RTP final. (Véase la columna al costado ["Determinación de las prioridades de trenes y autobuses regionales"] para averiguar la lista de ejemplos de proyectos candidatos.)

Plan Maestro Regional para bicicletas

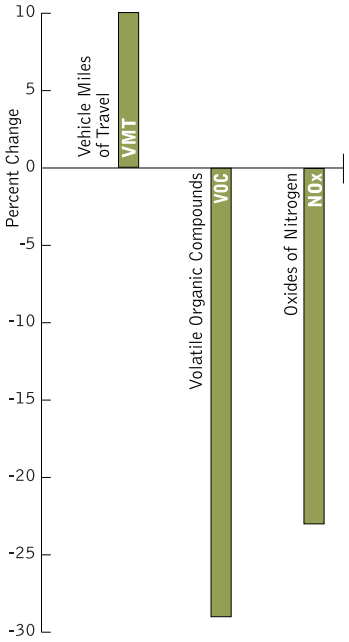
La MTC está desarrollando un Plan Maestro Regional para bicicletas que, por primera vez, definiría una red regional interconectada de rutas, senderos y caminos para bicicletas y prepararía el terreno para obviar los lapsos en esa red. Uno de los enfoques principales es completar dos sistemas regionales de senderos: el Bay Trail, diseñado como un camino continuo a lo largo de las orillas de la Bahía de San Francisco Bay, y el Ridge Trail, que circundará la región a lo largo de una ruta interior. El plan también contemplará una mejora de la conectividad entre las instalaciones para bicicletas y las líneas de transporte público; la implementación de políticas de transporte público que les facilitarán a los ciclistas llevar sus bicicletas en los autobuses, trenes y ferrys; una mejora de la seguridad de los ciclistas; y un aumento de la disponibilidad de estacionamientos seguros para bicicletas en estaciones de transportes públicos y otros lugares claves en el área de la Bahía. Los planificadores también desarrollarán ordenanzas modelo para ayudarles a las jurisdicciones locales a amigarse con las bicicletas, e identificarán fuentes de financiamiento para la expansión de instalaciones para bicicletas.

Esta iniciativa se encuentra guiada por un comité de política general que incluye a los representantes de los organismos de gestión de la congestión, operadores de transportes públicos, Caltrans, el Consejo Consultativo de la MTC y la Regional Bicycle Advocacy Coalition. La MTC organizó dos talleres la primavera pasada, que contaron con una muy buena asistencia, y tiene dos más programados para septiembre de 2001. El plan se completará este otoño, a tiempo para que sus conclusiones puedan incorporarse en el RTP final.

Seguridad peatonal

A la misma vez que está trabajando en el fomento del ciclismo como opción realizable de transporte, la MTC está explorando maneras de mejorar la seguridad peatonal en las calles. A principios del 2001, la MTC estableció un Grupo de Trabajo para la Seguridad Peatonal consistente de personal de los departamentos de planificación y obras públicas de ciudades y condados,

Evolución en la calidad del aire
2000-2006



El mayor uso de automóviles, ¿es igual a un aumento en la contaminación del aire? No es necesario que así sea. Se ha pronosticado que, a lo largo de los próximos seis años, las emisiones de compuestos orgánicos volátiles y de los óxidos de nitrógeno, dos precursores de la contaminación por ozono, o smog, caerán a pesar de un incremento del 10 por ciento en las millas vehiculares de desplazamiento.

De hecho, los modelos de la MTC demuestran que la región alcanzará a satisfacer la pauta federal para el ozono en el año 2006 o incluso antes. Esta buena noticia puede atribuirse a los carburantes de combustión más limpia y los motores de automóviles más eficientes, así como a los esfuerzos por parte de la MTC

representantes de los organismos policiales, y ciudadanos interesados. La MTC auspiciará una reunión cumbre para la totalidad del área de la Bahía acerca de este tópico en octubre de 2001 para generar una mayor participación pública en el proyecto. Al desarrollar un programa regional de seguridad peatonal, el grupo de trabajo está teniendo en cuenta las así llamadas tres "E"s, de "enforcement, education y engineering", o sea implementación, educación e ingeniería. Un resultado posible sería un programa de asistencia técnica en el cual la MTC utilizaría expertos para analizar y resolver asuntos relativos a la seguridad local. Los resultados preliminares se incorporarán en la versión final del RTP 2001.

Plan Federal de la Calidad del Aire

Aunque la calidad del aire del área de la Bahía en general se está mejorando, (véase la columna al costado), la región continúa excediendo la pauta federal de una hora para el ozono en unos pocos días durante el verano, principalmente en las tardes muy calurosas en los valles del interior. Un documento relacionado, el Plan de Logro de Niveles de Ozono en el Área de la Bahía 2001, presentará un plan de acción diseñado para lograr que la región entre en cumplimiento integral con las pautas federales relacionadas con el ozono hasta el año 2006. La MTC y dos organismos regionales parceros, la Association of Bay Area Governments y el Bay Area Air Quality Management District, están poniéndole los toques finales al Plan de Logro de Niveles de Ozono, con la meta de adoptarlo en octubre de 2001. Un informe de análisis de conformidad asegura la coherencia de este RTP con los objetivos relativos a la calidad del aire.

Evaluación pública: Seguimos escuchando

De la misma manera en que la participación pública fue instrumental en la formulación del Borrador del RTP, el público tendrá un rol vital en la revisión del documento antes de que la Comisión tome su acción final, programada para noviembre de 2001. La MTC patrocinará una serie de reuniones de contacto y audiencias públicas en el otoño de 2001 en varias partes de la región para solicitar comentarios (para fechas, horas y ubicaciones, haga clic aquí o llame a nuestra oficina de información pública al 510/464-7787). Si no puede asistir a una reunión, puede enviar sus comentarios por correo electrónico, fax o correo normal:

MTC Public Information Office
Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street
Oakland, CA 94607
Fax: (510) 464-7848
E-mail: info@mtc.ca.gov

y otros organismos regionales para reducir las emisiones tanto de las fuentes móviles (automóviles, camiones, etc.) y de las inmóviles tales como plantas industriales y refinerías.